

Paul Kühl

1631 - 1931 Zur Erinnerung an die Zerstörung Neubrandenburg's durch Tilly am 9. März 1631 : Neubrandenburg 1931

Als Manuskript gedruckt, Neubrandenburg, 1931

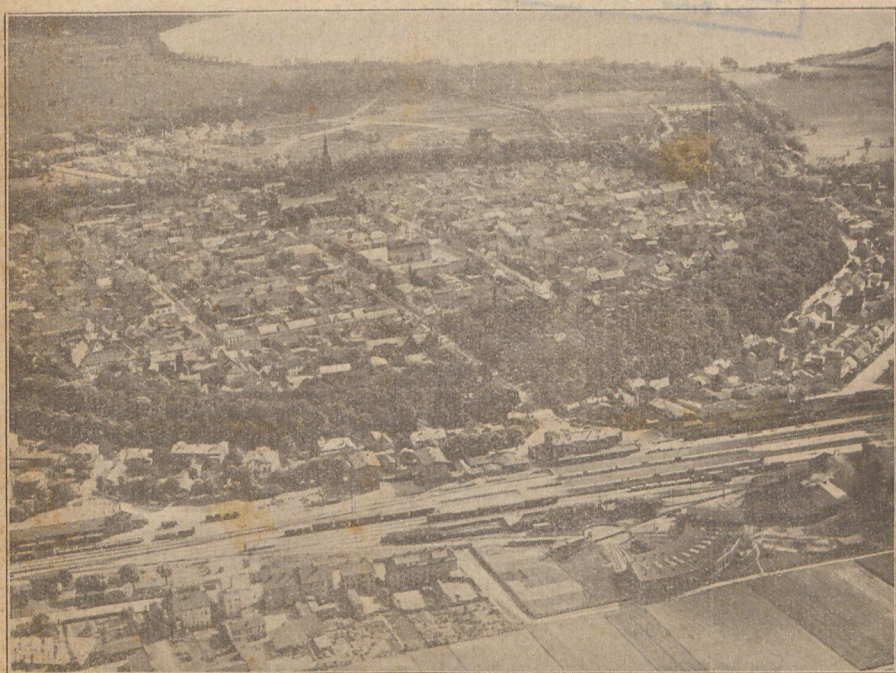
<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1663312664>

Druck Freier  Zugang  OCR-Volltext

1463/5
1631—1931

Zur Erinnerung
an die Zerstörung Neubrandenburgs durch Tilly
am 9. März 1631

Neubrandenburg 1931



Herausgegeben
von dem Räte, der Ersparnisanstalt und dem Verkehrsverein

Preis 0.50 RM.

BÜCHEREI
Lehrerbildungsanstalt
Güstrow

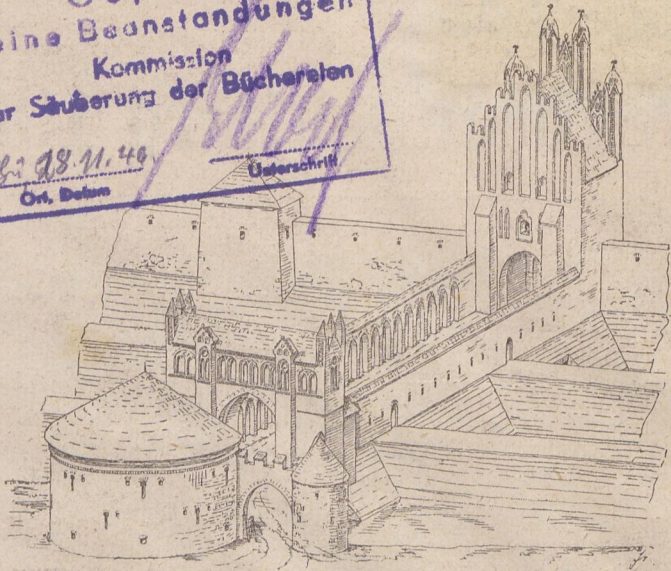
M 550

Geprüft
Keine Beanstandungen
Kommission
zur Sicherung der Büchereien

Am 18. 11. 46

Ort, Datum

Unterschrift



Hg 635
3

Als Manuskript gedruckt. Abdruck, auch auszugsweise,
nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Verfasser.

Neubrandenburg.

Eine erdgeschichtliche, verkehrs- und wirtschafts-
geographische Landschaftsstudie

von Dr. Paul Kuhl, Neubrandenburg.

Nicht von der Stadt der norddeutschen Backsteingotik, der schönsten Backsteindoppeltore Deutschlands, der Stadt der alten Eichen und Wälle — „dem nordischen Rothenburg“ —, auch nicht von „Rigenbramborg“, „de Parl von Dörchläuchting sin Kiel“, soll hier die Rede sein. Darüber geben die Führer des Mecklenburgischen Verkehrsverbandes und des hiesigen Verkehrsvereins hinreichend Auskunft. Sogar ausländische Führer der Reichsbahnzentrale für deutsche Verkehrswerbung unterrichten in tadellosem Englisch und Dänisch kurz und treffend über diese Themen. Nicht neue Schätze aus so oft umgegrabenem Acker gilt es zu heben; sondern es soll versucht werden, zum Teil völlig unbestelltes Land zu bearbeiten und zu erschließen; denn wir können in der jetzigen bitterbösen Zeit ein Gebiet, das irgendwelche wirtschaftliche Ausbeute verspricht, nicht länger so gut wie brachliegen lassen. Für Unterlassungen und Sünden der letzten Generationen auf verkehrstechnischem und wirtschaftlichem Gebiet ist die lebende nicht verantwortlich zu machen. Für sie heißt es, neue Wege zu finden und bei dem Vorhandenen nach dem praktischen englischen Spruch zu verfahren: *make the best of it*, auf echt mecklenburgisch: *maakt dat best dorut!*

Keine Abhandlung in ästhetisierender oder rein historischer Betrachtungsweise soll hier geboten werden, sondern eine auf erdgeschichtlicher Grundlage aufgebaute moderne verkehrs- und wirtschaftsgeographische Landschaftsbetrachtung von Neubrandenburg und Umgebung mit den sich daraus ergebenden Entwicklungsmöglichkeiten — eine Studie, die zeigt, wie die alte Vorderstadt aus der natürlichen Landschaft, in der sie liegt, herausgewachsen ist, wie diese auszuschöpfen ist, und wie die Stadt auch für die Zukunft eng damit verbunden bleiben wird. Selbstverständlich können im Rahmen dieser Betrachtungen nur Grundlagen und Anregungen zu hoffentlich nützlicher Auswertung gegeben werden. Außerdem greifen die drei Hauptteile dieser Arbeit naturgemäß so eng ineinander, daß zwar äußerlich eine Trennungslinie gezogen werden kann, die sich aber innerlich vielfach nicht aufrecht erhalten lassen wird.

Erdbeschichtliche und topographische Grundlagen.

Nach Professor Dr. E. Geinitz-Rostock, der noch 1922 eine geologische Uebersichtskarte von Mecklenburg gezeichnet hat und dessen erdbeschichtliche Werke über Mecklenburg grundlegend geblieben sind, nach Professor Dr. W. Me-Rostock, der die wohl bis heute beste Landeskunde von Mecklenburg geschrieben hat (Mecklenburg, Band 43 der Monographien zur Erdkunde, Verlag Belhagen & Klasing) und Dr. G. Böhmer-Güstrow, der dem neuesten Mecklenburgsführer die vorzügliche Einleitung „Mecklenburg als geographisches Land“ vorangesezt hat, rechnet Neubrandenburg mit Umgebung erdbeschichtlich zu der baltischen Vorstufe der nordöstlichen eiszeitlichen Grundmoränen-Landschaft, zu dem Vorlande der Grundmoräne in unge störter Lagerung, das von den einzelnen Landschaften Mecklenburgs am längsten von Eis bedeckt gewesen ist. Dieses Vorland verdankt sein zum größten Teil wertvolles Ackerland den gewaltigen flächenhaften, breiten und ausladenden Aufschüttungen der Inlandeismassen, die während des Diluviums, wie man den jüngsten Abschnitt der Erdgeschichte nennt, hier bis zu weit mehr als 100 m Mächtigkeit gelagert haben mögen. Eiszeitliche Klimaschwankungen traten auf, die offenbar nicht kosmisch bedingt gewesen sind, sondern mit bestimmten Zeiten tektonischer Unruhen (Erdbeben, Vulkanismus, Gebirgsfaltungen) eng zusammenhängen. In der Diluvialzeit breitete sich infolge geringerer Wärme und größerer Feuchtigkeit vom skandinavischen Hochlande aus ein gewaltiger Eismantel über die Ostsee hinweg bis zum Fuze der deutschen Mittelgebirge aus. Diese eiszeitlichen nordischen Gletscher zogen sich wiederholt bis über die Ostsee zurück und sind dann von neuem vorgestoßen; innerhalb des Diluviums wechselten also mehrere Perioden der Vereisung mit Zwischeneiszeiten, in denen der Boden eisfrei war. Daraus erklärt sich die zum Teil ungeheure Mächtigkeit der Schutt-, Gesteins- und Geröllablagerungen und der Wechsel glazialer und fluviatiler Schichten übereinander in unserer Gegend. Von entscheidender Bedeutung war hier der letzte Vorstoß der eiszeitlichen Gletscher, dem auch das heutige Landschaftsbild Ost-Mecklenburgs seine Oberflächengestalt in den großen Zügen verdankt.

Der Rückzug des Eises erfolgte in mehreren Absätzen. Das mitgeführte Gesteinsmaterial wurde vor dem Ende des Gletschers aufgeschüttet, „die bucklige Welt“, Endmoränen entstanden, die im Landschaftsbilde heute noch deutlich hervortreten als langgestreckte Hügelrücken und Anhäufungen von abgeschliffenen, kantigen Gesteinsblöcken im Wechsel mit Sandflächen, Kie-

fen und Geschiebemergel, also mit Spuren starker, stufenartiger Wasserspülung. Das Bild einer aufgeschlossenen Endmoräne mit gewaltiger Blockmasse zeigt z. B. die Umgebung von Feldberg. Das Schotterwerk, in dem die Gesteine für Straßenpflasterung etc. verarbeitet werden, bildet eine wertvolle Erwerbsquelle der Bewohner. Auch bei Penzlin ist ein solches Werk in Betrieb. Zweifellos würde sich auch an den Hängen des Mühlenholztales und an den Uferländern der Tollense die Anlage solcher Schotterwerke lohnen; doch sie kommt gar nicht in Frage, da die landschaftliche Schönheit der Gegend dadurch zerstört wurde. Es ist auch schon s. Zt. die Anlage eines Schotterwerks bei der Riesgrube im Mühlenholz versucht worden. Der Betrieb wurde wieder eingestellt, da er sich damals nicht lohnte. Nördlich dieser Endmoräne, in der Neubrandenburger Gegend und nach Prillwitz zu, wird der Boden fast durchweg von dem Geschiebemergel der Grundmoränen gebildet, jenem feinkörnigen, zertrümmerten und zermahlenden Felsmaterial, das der Gletscher an seinem Grunde mit sich führte, unter sich ablagerte und ausschlemmte. Der fruchtbare Geschiebelehm (Geschiebemergel) ist heute oft der Träger des Laubwaldes; auf eiszeitlichen Sanden wächst Nadelwald (meist Fichten und Kiefern). In diese Felsmassen sind sehr häufig kleinere und größere Blöcke sonst ortsfremden Gesteins, meistens Urgesteins, Granits, eingebettet, die als erratische Blöcke (Firnblöcke) oder Findlinge auch dem Boden aufliegen. Solche Geschiebe und Findlinge fanden und finden sich zahlreich in der näheren Umgebung Neubrandenburgs. Sie haben als Bausteine oder Fundamente für Kirchen (Marienkirche) und Burgen (Stargard) und als behauene oder unbehauene Gedenksteine (z. B. auf der Zahns Höhe, wo F. L. Zahn das deutsche Turnen begründete) große Bedeutung gewonnen. Unsere Neubrandenburger Stadtmauer ist daraus aufgetürmt worden. Selbst unser recht holperiges Pflaster, von dem schon der gute „Onkel Bräsig“ tadelnd meinte: „Oh Bramborg, schäme dir, heft du Trottoirs“, erzählt von der unverwundlichen, für den Automobilisten wohl auch gelegentlich tückischen Härte (Reifenpannen!) der nordischen Granitgeschiebe. Bei der Anlage des Strandbades Augustabad traten an den ansteigenden Waldhängen bei der Gewinnung des Aufschüttungsmaterials solche eiszeitlichen Gesteinsadern zutage. Große und kleine, in allen Körnungen und Farben schimmernde nordische Granitblöcke waren hier bloßgelegt und wurden an Ort und Stelle zu Pflastersteinen zerschlagen. Da die Findlinge den Bedarf an Bausteinen nicht zu decken vermochten, hat man auch in unserer Gegend von altersher aus den eiszeitlichen Tonlagern das fehlende

Baumaterial durch Herstellen (Brennen) von Ziegelsteinen gewonnen. So lieferte die Brodaer Ziegelei wahrscheinlich die Ziegelsteine zum Bau der Kirchen und Tore Neubrandenburgs, wenn nicht damals schon eigene Stadtziegeleien vorhanden waren. Von den größeren Felsblöcken in der Umgebung Neubrandenburgs ist wohl der „große Stein“ bei der Papiermühle der bekannteste, der seinen granitnen Leib gut zur Hälfte aus dem bewaldeten Gelände reißt. Er ist, wie eine in den Fels gehauene Inschrift besagt, „der König der Jahrhunderte“; die Inschrift würde richtiger lauten: „König der Jahrtausende“; denn allein die Nachweiszeit mag etwa die letzten 20 000 Jahre umfaßt haben. Auf dem Spaziergange nach Burg Stargard über die Papiermühle durchschreitet man ein typisches Erosionstal, das durch die Wirkung des abfließenden Wassers ausgehöhlet, ausgetieft worden ist. Dem Woldegker Höhenzug ist westlich ein ausgedehntes glaziales Hügelland vorgelagert, das in einzelnen Erhebungen immerhin 120 m übersteigt, aber durch mehrere Bäche tief zerschnitten wird. In einem dieser Täler, dem soeben genannten Erosionstal der Linde oder des Mühlenbaches, der eine Reihe zum Teil idyllisch gelegener Mühlen treibt, liegt die Stadt Burg Stargard (wendisch = alte Burg), die dem östlichen Teil des Staates Mecklenburg-Strelitz den Namen Land Stargard (Stargardischer Kreis) gegeben hat. Auf einem beherrschenden Hügel südlich von Burg Stargard erhebt sich das älteste weltliche Bauwerk des Landes, die ehrwürdige Ruine der Burg mit riesigem, noch wohl erhaltenem Bergfried. Tilly hatte hier während der Belagerung von Neubrandenburg sein Hauptquartier. Das tief eingesenkte Lindetal wird von steilen, bewaldeten Gehängen umrahmt, so daß es fast einem mitteldeutschen Gebirgstal gleicht. Hier kann man die Arbeit des fließenden Wassers, sowohl des flächenhaft abfließenden, d. h. abspülenden, als auch des linear abfließenden, d. h. erodierenden, gut studieren. Das linear in Rinnen abfließende Wasser gab der Linde eine mehr oder weniger gewundene Laufrichtung. Bei geringem Gefälle pendelt der Bach in zahlreichen Windungen hin und her, besonders zwischen der Hintersten Mühle und der Heidmühle, früher auch im Werderbruch, wo er sich jenseits des Oberbaches mit dem alten Abfluß der Tollense vereinigte, der kurz vor der hohen Brücke aus dem See trat (in der Gegend der früheren Seehalle) und genau an der Grenze der Neubrandenburger gegen die Brodaer Feldmark entlang floß (vergl. Museumsbereich des verdienten Heimatforschers und Neubrandenburgers, des Geh. Medizinalrats Dr. Brückner). Diesem Bericht ist auch eine Karte beigegeben. Ueber die Veränderung der natürlichen Wasserläufe in der

Nähe Neubrandenburgs berichtet Herr Rat Dr. Wendt in seiner Geschichte der Stadt. Ein Fortschreiten der Verlandung (Vertorfung) am Nordzipfel des Sees zwischen Badehaus und Broda ist schon im Verlauf weniger Jahre deutlich zu beobachten. Mit der Regulierung des Oberbaches unter Vertiefung der Fahrrinne und Vergrößerung des Düfers zur besseren Entwässerung des Werderbruches ist übrigens jetzt als Notstandsarbeit begonnen worden.

Eine brauchbare, reliefartige Karte des Lindetales findet sich in dem Museum im Dreptower Tor, das auch über die Vorgeschichte der Stadt in seinen Sammlungen etc. gar mancherlei interessante Aufschlüsse gibt. Hersteller dieser Karte ist der vorher genannte Dr. Brückner. Schülen, die Neubrandenburg als Ausflugsziel wählen, sollten unbedingt, wenn irgend möglich, diesem Museum einen Besuch abstatten.

Auch das angeschnittene Geschiebe neben dem Mühlenstau der Hintersten Mühle und die großen Kiesgruben der Stadt und der Reichsbahn, deren geologische, namentlich auch mineralogische Ausbeute der als Sammler bekannte Neubrandenburger Lehrer Steußloff dem Rostocker Museum übermitteln hat, dürfte den Kenner interessieren. Der Findling bei der Krappmühle wird auch noch gelegentlich von Neubrandenburger Wanderern aufgesucht. Er liegt fast ganz frei in 25 m Bodenhöhe in einer unbewaldeten echten Moränenlandschaft inmitten ganzer Ketten von buckligen Hügelrücken oder Rundhöckern. Solche Rückenberge oder Drumlins hält man für Aufschüttungen von Geschiebemergel unter dem Eise. Diese Rückenberge finden sich noch in ausgezeichnet freier Lage auf der Brodaer Feldmark unmittelbar neben dem Neuendorfer Waldweg bei der Kodelbahn; einige werden durch den Wald verdeckt, wie bei Neuendorf. Selbstverständlich verlaufen auch nebenher zum See noch allerlei flachere oder tiefere Erosionsrinnen. Zuweilen treten hier auch solche auf, die von geschichteten Kies- und Sandmassen gebildet sind und als Wallberge, Wellenberge durch fließendes Wasser unter dem Eise aufgehäuft wurden. Die Wanderung zur Krappmühle auf der alten Dreptower Landstraße, die von der Rostocker Chaussee etwa halbwegs Weitin abzweigt, auf dem Nordrande des alten, früher viel breiteren Urstromtales der zur Peene—Oder entwässernden Tollense entlang, gestattet interessante Einblicke in das Tollensemoor bis hinüber zum anderen Ufer des Urstromes, dessen Rand der Blick deutlich festhalten kann. In dem Neubrandenburger Heimatkalender von 1931, der in dankenswerter Weise jetzt zum ersten Mal von der Ersparnis-Anstalt herausgebracht ist und sicherlich viel zur Erforschung der Einzellandschaften der Umgegend mit den Jahren

beitragen wird, schildert Herr Fritz Schröder muster-
gültig das eigenartige Tollensemoorgebiet. Das gegen-
überliegende Südofer dieses vorzeitlichen Fluß-
tales ist zum Teil bewaldet. Der Urstrom schuf eine
flache, wannenförmige Rinne, die sich in 3 bis 4 km
Breite meilenweit nach Norden zu über Dreptow er-
streckt.

Der Stargarder Bach, die die Küßfower Wiesen und
das Burgholz entwässernde Dage, das von der Krapp-
mühle herströmende Malliner Wasser, der Delmühlen-
bach und der gegen 10 m breite Tollensefluß füllen
dieses Moorbecken, das den Einwohnern der Stadt
Neubrandenburg in Notzeiten als Zufluchtsort gedient
haben mag und Torf als Brennmaterial lieferte. Ein
altes Pulverhaus, unweit der Gärten der Zahnstraße,
im Moor gelegen, steht noch wie ein Stück Mittelalter
da. Die vielen Torflöcher sind das Eldorado der Angler
und Schwarzfischer (Motto: „Lat di nich tangen!“). Die
Tollense fließt in unzähligen Windungen bei gerin-
gem Gefälle recht träge dahin; auf der ganzen, etwa
20 km langen Strecke bis Dreptow fällt sie von rund
12 m über dem Meeresspiegel nur bis 9,5 m. In dem
Bericht von Hans Georg Fischer III über die Ruder-
fernfahrt der ersten Vierermannschaft des hiesigen
staatlichen Gymnasiums (s. Jahresbericht 1929/30) die
Tollense abwärts über Dreptow nach Demmin, von
da die Peene abwärts bis in das Achterwasser etc.
und zurück, heißt es nicht mit Unrecht: „Die Tollense
war an zahlreichen Stellen verkrautet“. Eine Art
Kanal ist stellenweise zwar schon geschaffen worden, der
den Lauf der Tollense regulieren soll. Zwischen Kanal
und Altlauf, der „ollen Bäk“, liegt eine große Insel,
zu der man nur über zwei kleinere Brücken gelangen
kann. Doch der Altlauf vertorft mit der Zeit mehr
und mehr (Süßwasserverlandung). Man versucht zwar,
durch Entwässerungsgräben hier wenigstens Biehweiden
oder Viehkoppeln (Neubrandenburger Wiese) zu schaffen.
Auch die Klärgruben der städtischen Kanalisationsan-
lage befinden sich an den Torflöchern am Anfang des
Tollensemoors. Aber ganze Arbeit zur Regulierung
dieses sicherlich einmal gute Wiesen, vielleicht auch
Ackerland bildenden Gebietes würde erst geleistet wer-
den, wenn es möglich wäre, die Bierrademühle (so ge-
nannt, weil sie vier Mühlenräder zu gleicher Zeit in
Betrieb setzen konnte), die das größte Wasserreservoir
der Umgebung, den Tollensefee, um etwa 1½ m ab-
zustaut, und die Dreptower Mühle aufzukaufen und ab-
zureißen. Durch Kanalisierung, wenigstens strecken-
weise Geradelegung und Ausbaggerung der Tollense bis
Dreptow—Demmin, an der auch Preußen interessiert
sein dürfte, würde unmittelbare Verbindung mit der
Peene und von Neubrandenburg aus Schifffahrt (welcher

Zubel beim Yachtklub!) bis in die Ostsee, Stettin etc. und umgekehrt möglich werden. Neubrandenburg würde Binnenhafen werden. Warenaustausch auf dem billigeren Wasserwege und Belebung von Handel und Wandel wären die Folge; eine neue wichtige Lebensader für Neubrandenburg wäre geöffnet. Wie Herr Dr. Wendt a. a. O. mitteilt, hat schon Dösten, der seinerzeit vielgenannte Rethrasforscher, ausgerechnet, daß in dem Augenblick, wo die beiden Mühlen eingehen, noch ein Landzuwachs von 1 357 000 qm und eine verbesserte Wiesenfläche von 2 668 470 qm gewonnen, also etwa 1 600 Morgen Land der Bewirtschaftung zugeführt würden. Schon Dösten hat mit Nachdruck den Ankauf der Mühlen empfohlen. In dieser Notzeit Deutschlands wird freilich ein so großzügiger Plan Zukunftsmusik bleiben. Vorläufig werden sich neben anderen interessanten Vertretern der Tierwelt Birkhähne, wilde Schwäne, Gänse und Enten in dem geradezu idealen Vogelparkgebiet des Tollensemoors tummeln, wenn man auch gelegentlich schon ein weißes Segel eines Dreptower Bootes auf der Tollense erblickt, das ganz eigenartig diese sonst so stille Landschaft belebt. Als eiszeitliche Reliktenpflanze soll man in der Tollenseniederung noch einen nordischen Strauch, die Zwergbirke (*betula humilis*) antreffen.

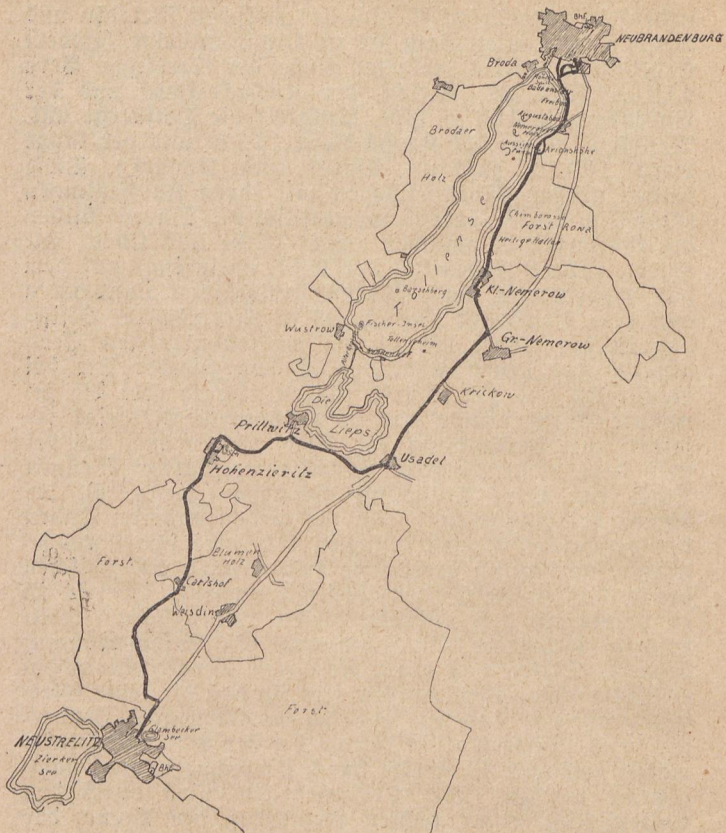
Unsere Wanderung führt über Woggerfin, Gr. Teekleben zu dem Gute Thalberg, wo Fritz Reuter bei einem seiner treuesten Freunde, Fritz Peters, liebevolle Aufnahme fand, nachdem er in Dreptow als Lehrer Schiffbruch erlitten hatte. Von Thalberg bis Dreptow ist nur noch ein Kagensprung. Die zurückgelegte Wegstrecke Neubrandenburg—Dreptow beträgt etwa 18 bis 20 km, rund vier Wegstunden.

Vom Dreptower Kirchturm aus — das Innere der Kirche mit dem kunstgeschichtlich interessanten Altar ist sehenswert — hat man einen großartigen Blick in Richtung Neubrandenburg auf die durchwanderte Tollenseniederung und das ganze Urstromtalgebiet. Im Dreptower Schützengarten liegt ein gewaltiger Findling, der nur etwa zur Hälfte aus der Erde emporragt. Den größten, bisher in unserer Gegend entdeckten Findling birgt die Feldmark Blankenhof, das man von Neubrandenburg aus über Weitin in etwa 7 bis 8 km Wanderung erreicht. Mitten auf dem Ufer, ungefähr 800 m südöstlich des Landweges Gut Chemnitz—Blankenhof, in einer großen ausgetieften Mulde liegt dieser beim Pflügen entdeckte und wenigstens rund zu zwei Fünfteln freigelegte nordische Koloss. Einige hohe Fichten in unmittelbarer Nähe lassen den Platz leicht erkennen. Der Findling von Blankenhof dürfte wohl fast doppelt so groß sein wie der „König der Jahrhunderte“ bei der Papiermühle. Die vier genannten

großen Findlinge in der Umgebung von Neubrandenburg sind übrigens in die Meßtischblätter 1:25 000 eingezeichnet. Hünengräber und Steinsetzungen aus Findlingsblöcken in der Gegend von Alt-Rehse, Wustrow, Prillwitz und größere Granitblöcke auf beiden Ufern des Tollensees und unten im Wasser am Uferande, vielleicht Seitenmoränen der den See austiefenden Gletscherzungen, erinnern auch gelegentlich an die eiszeitliche Entstehung der Gegend. Gletscherschliffe, gekritzte Geschiebe sind seltener, weil sie meistens verdeckt im Boden liegen, vom Gletscher begraben. Der Boden der Umgebung Neubrandenburgs, insbesondere die Ackerflächen, sind auch teilweise überjät mit Söllen, kleinen, wasser- oder torfgefüllten Becken, die die Stellen langsamen Abschmelzens vorzeitlicher Eisblöcke bezeichnen, über denen der Schutt trichterförmig einsank.

Da der Rückzug des Eises in der Weise erfolgte, daß zunächst in dem ursprünglichen Gebiet die Schneemassen sich verminderten, wurde schließlich das Abfließen des Eises aus dem Firnsfeld geschwächt; der Gletscher verlor seine lebendige Kraft und verwandelte sich in totes Eis. Der letzte Rückzug ist also unter dem Schutz vielfach übriggebliebener Toteismassen vor sich gegangen. Das Toteis blieb hinter der Endmoräne in großen Schollen liegen und schmolz unter der zunehmenden Wärme allmählich ab. Mit der Annäherung an die südost-mecklenburgische-vorpommersche Endmoräne nimmt also der Seenreichtum zu. Unter diesen Seen fallen der 9 km lange und bis zu 2 km breite Malchiner See, der 11 km lange und 4 km breite Gummerower See und der Tollensee durch ihre Größe und langgestreckte, südwestlich-nordöstlich verlaufende Form besonders auf. Der Gummerower See wird von der Peene durchflossen; seine größte Tiefe beträgt 30 m; er bedeckt eine Fläche von 33 qkm. Die drei genannten Seen sind eingebettet in breite Talmulden, die senkrecht auf die Endmoränen zustoßen, so die Rückzugrichtung des Eises angehend. Es handelt sich hier um Täler, die schon vor dem letzten Vorstoß des Inlandeises als solche vorhanden waren und in die das Eis sich in Zungen vorstob. Es sind sogenannte diluviale Zungenbecken, die bogenförmig von der Endmoräne abgeschlossen werden, dort, wo sich das Schmelzwasser des Gletschers in Rinnenseen umwandelte, auf deren Grund sich noch heute, wie an den Ufern der Tollense, der ausgeschlemmte eiszeitliche Boden im kristallklaren Wasser zeigt. Die nördliche Endmoräne der Neustrelitzer Seenplatte verläuft in zwei großen Bogen, die nördlich Neustrelitz in Gegend Bedatel, Höhenzieritz, Usadel (Abdichtung zur Dieps) sich vereinen. Sie bilden hier ein reich gegliedertes Hügelland mit Wallbergen, in dem die Blockpackung der Endmoräne ganz besonders

instruktiv ausgeprägt ist und das zwischen Weisdin und Wanzka im Keulen-Berg bis zu 138 m ansteigt. (Höhere Erhebungen dieses Gebietes sind: der Strelitzer Berg 116 m, südl. Kl. Bielen, der Ruckucks-Berg und der Barenberg je 106 m südl. Pöckatel; die Hellberge östl. Wendfeld 90 m; der Kronz-Berg 115 m und der lange Berg 100 m zwischen Ufadel und Neuhs.) Diese beiden großen Moränenbögen mit ihren Fortsetzungen (südöstlich bis Feldberg, nordwestlich bis Waren) bilden die Wasserscheide zwischen Havel—Elbe und Oder. Die Havel, rechter Nebenfluß der Elbe, entspringt auf dem von Hohenzieritz nach Waren streichenden Landrücken aus dem Dambeker See in 68 m Meereshöhe. Schiffbar ist die Havel bis in die mecklenburgischen Seen hinaus, aus denen Kanäle nach dem Zierker See bei Neustrelitz und zur Müritz führen. Heute gibt die genannte Wasserscheide das aufgeschichtete Material insofern zur Verlandung des Sees wieder her, als die von dort abströmenden Gewässer reichliche Mengen Sand vor ihrer Mündung ablagern (wie z. B. die Ronne bei Ronnenhof). An die beiden äußeren Enden der genannten Bogen schließen sich zwei scharf ausgeprägte, nordöstlich streichende Höhenrücken an, zwischen denen das breite Tollensebecken eingesenkt ist. Es ist zu vermuten, daß zwischen diesen Höhenzügen (Steilhängen, Belvedere, Aussichtsturm) ein Zusammenhang bestand. Dieser mag durch die ersten Bergletscherungen teilweise abgetragen worden sein, so daß die letzte Gletscherzunge nur noch ein leicht zu durchstoßendes Hindernis fand. Diese Ansicht könnte bei der hier verhältnismäßig geringen Seebreite durch Tiefenmessungen nachgeprüft werden. Das Tollensebecken wird durch den Tollensefluß, einen rechten Nebenfluß der Peene, der oberhalb Prillwitz entspringt, bei Demmin einmündet und bei einer mittleren Tiefe von 1,80 m auf 44 km für kleine Fahrzeuge schiffbar sein soll, entwässert. Die ausgedehnte Talniederung der Tollense bildet die tiefste Senke dieses Diluvialgebietes. Ihr südwestliches Ende füllt der langgestreckte Tollensesee (Rinnensee), dessen Spiegel nur 15 m über, dessen Grund bei einer 1883 bis 85 gemessenen Tiefe von 34 m sogar noch 19 m unter der Ostsee liegt. Eine Tiefenmessung des Sommers 1930 ergab 25 m vom Uferrande bei Gatscher Eck mit über 50 m die bisher größte festgestellte Seetiefe. Genaue Ausmessungen des Sees, insbesondere planmäßige Lotungen sind noch erforderlich, da auch die Meßtischblätter nur drei Höhenangaben für den See mit 14,6 m nördlich Fischerinsel, zwischen Meiershof und Kl. Nemerow und in der Seemitte und zwei für die Dieps mit 14,8 m enthalten. Die Wasserfläche des Tollensees ist, je nachdem wie man die Messung rechnet, etwa 10 bis 14 km lang und bis über 2 km breit. Seitdem



Südwestende ist die etwa 2000 Morgen haltende reich-
 gegliederte Lieps vorgelagert (Inseln, Vogelschutzge-
 biet), das Hauptfischreservoir Neubrandenburgs, das
 bei der Befischung des Sees etwa wie der Beutel der
 großen Wade wirkt. Der Tollenseesee wird mit Recht
 als Lunge Neubrandenburgs, als das blinkende Auge
 seiner Landschaft bezeichnet. Die beste, zum Teil um-
 fassende Aussicht auf den See hat man vom Mühlen-
 berg (62 m), vom Aussichtsturm auf der Behmshöhe,
 von der Kurterrasse von Augustabad, auf dem Bro-
 daer Ufer von Belvedere (Fritz Reuters „Bellman-
 dürr“) und einer hochgelegenen Lichtung (Kahlschlag)
 oberhalb Buchort (90 m). Den besten Längsblick auf
 das ganze Tollensegebiet mit allerdings nur einem Teil
 des Sees bietet der Datzberg (56 m). Es ist ebenfalls
 sehr reizvoll, den See in seiner ganzen Länge vom
 Badehaus (früher Bade-Benz) und umgekehrt von
 Nonnenhof aus zu überschauen, dessen gastliche Stätte

außer mit den Motorbooten übrigens auch von der Neustrelitzer Chaussee (Abzweigung des Landweges nach Tollenseheim) per Auto zu erreichen ist. Wenn man von Nonnenhof aus den Hohlweg hinaufsteigt, auf die davor liegende beherrschende Höhe des Ziegler-Berges (48 m), hat man wohl den herrlichsten umfassenden Rundblick auf Dieps und Tollenseesee. Gute Uebersicht bietet ferner der von der Friedländer Chaussee aus zu erreichende Galgenberg (30 m), auf dem 1770 die letzte Hinrichtung stattfand. Ein herrlicher Rundblick auf das ganze Tollensetal und die Stadt erschließt sich dem Auge unmittelbar von der großen Eiche oberhalb des Schützenheims links der alten Stargarder Landstraße. Andere schöne Aussichtspunkte: von Meiershof auf Klein Remerow, von Wustrow auf die Fischerinsel, auf der in allerneuester Zeit wieder die Stätte des wendischen Kethra-Tempels vermutet wird, wollen erwähnt sein. Die Pharus-Wanderkarte 1:50 000 von Neubrandenburg, die auch Neustrelitz mit nächster Umgebung noch enthält, weist dem Wanderer die Wege durch das Tollensegebiet, soweit es den See mit Dieps und die nähere Umgebung bis Hohenzieritz, Penzlin etc. umfaßt. Der vielgerühmte, größtenteils zwischen reich mit Laubwald oder Mischwald bestandenen Höhen eingebettete Tollenseesee trägt durch seine Lage wesentlich zur Schönheit der näheren Umgebung Neubrandenburgs bei, das sich am Nordostende des Sees, inmitten der Tollenseniederung erhebt als „Bordestadt Stargardischen Kreises.“

In der Bodengestalt der Uferländer des Tollensees überwiegen flachwellige bis hügelige Hänge oder Rücken, die in Gegend des Chimborasso mehrere Reihen mit paralleler Streichrichtung aufweisen und von stark zertalten Rinnen und Furchen oder höheren Kuppen unterbrochen werden (Arionshöhe, Chimborasso, Heilige Hallen etc.).

II.

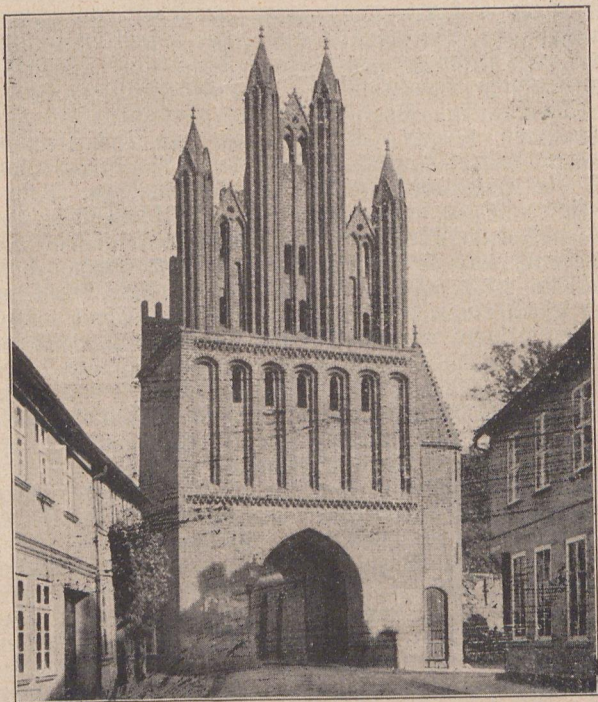
Verkehrsgeographische Grundlagen.

Neubrandenburg hat verkehrsgeographisch eine bedeutende Lage, die es ihm neben dem Fleiß und der Tüchtigkeit seiner Einwohner ermöglichte, trotz wiederholter Belagerungen, trotz furchtbarer Leiden während des Dreißigjährigen Krieges, besonders nach der Eroberung und Niederbrennung durch Tilly 1631, trotz mehrerer verheerender Feuersbrünste, immer wieder aufzublühen.

Seine natürliche, geographisch günstige Lage wird eine gesunde und kräftige Entwicklung für die Zukunft erhoffen lassen, wenn auch augenblicklich die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Finanzen der Stadt (Wohnraumsteuer!!) wie überall im Reiche, nicht gerade rosig sind. Der Ritter Herbord von Raven, der erste

Erbauer Neubrandenburgs (1248 wurde es vom askanischen Markgrafen Johann, der hier in dem eroberten Wendenlande ein festes Bollwerk schaffen wollte, mit dem Stadtrecht von Brandenburg a. S. beliehen), der in Italien Städtebaukunst studiert hatte, wußte sehr wohl, warum er nach fertigem Plane die Stadt gerade an der Stelle anlegte, wo sie in ihrem inneren Kern heute noch steht. Die Grenzlage, Ecklage zu mehreren wichtigen Staatenbildungen vereinigt mit der Paßlage am Ausgang und beim Eintritt in buchten- und wannenförmig erweiterte verkehrsgünstige Talräume mit gutem Hinterland und viel Wald als Schutz mag Anlaß zur planvollen Gründung der Stadt hier im Tollensegebiet gegeben haben. Hier stoßen von drei Haupthimmelsrichtungen her vier Täler zusammen, von Osten das der Linde und Dake, die eine breite, heute regulierte (Küßfower Wiesen), damals fast unzulängliche Niederung bildete; von Westen das des Malliner Wassers und von Norden das der Tollense, die einen Weg nach dorthin öffnete. Am nördlichen Zipfel des Sees hatten schon 1168 die hier kolonisierenden Prämonstratenser-Mönche Broda (Fährort) gegründet. An dieser Siedlung vorbei führte eine wichtige nord-südliche Verkehrsstraße. Die Stelle des Viertälerkreuzes mußte schon früh zum Sammelpunkt des Verkehrs werden — schon vor der Wendenzeit leitete eine verkehrreiche Handelsstraße von Osten nach Westen herüber —, zumal zwischen den Tälern das Land überall noch zu recht beträchtlichen Höhen ansteigt, die den Verkehr erschweren und in dem Talkessel sammeln. Die Vorhöhe des Woldegger Rückens im Osten, die Randschwelle des Tollensees im Westen, im Norden der sogenannte Werder südlich Neuenkirchen—Jhlenfeld und im Süden der Tollense mit dem schwer zu durchquerenden Werderbruch schlossen eine ebene, weit ausladende, teils aus zermahlenem, teils aus ausgewaschenem glazialen Gletschermaterial erzeugte Sandscholle ein, die, nach Süden und Osten gegen feindliche Einfälle gut geschützt, ausgezeichneten Baugrund für eine größere Siedlung bot. Die dicht bewaldeten Höhenrücken schufen zugleich eine gegen raue Witterungseinflüsse vorzügliche Schutzlage. Die Ausdehnung der Sandschwelle als Fortsetzung der an das Mühlenholz ansetzenden Hufenzunge bis ins Werderbruch in Gegend der oberen Schwedenstraße, etwas über den Windbergsweg hinaus, dann vom Wall aus zungenartig bis zu der Stelle, wo jetzt das Lyzeum steht, ferner in das Tollensemoor bis dort, wo die äußersten Gärten und Felder am Kuhdamm zum Fluß abdachen und weiter mit zungenartigen Einschnitten in das schließlich breite Vorland bis zum Daxberg etc. ist noch heute leicht festzustellen. (Kämmereikarte; geolog. Karte, Flugbild.)

Das Burgholz und die etwa eine Stunde von der Stadt entfernte (s. Pharusplan) Ravensburg verdanken dem genialen Baumeister Herbold von Raven ihre Namen. Die Ravensburg, ein slawischer, bis in unsere Zeit gut erhaltener, schneckenförmiger Burgwall, der heute ziemlich versteckt im Burgholz liegt, diente ihm und seinen Bauleuten wahrscheinlich als Zuflucht und Stützpunkt. Diese sehr geschickt angelegte Sumpfburg, die mit tiefem Graben umzogen und durch einen dreifachen Erdwall geschützt war, konnte damals als fast uneinnehmbar gelten. Ein Modell dieser interessanten wendischen Erdfestung befindet sich im Museum im Drehtower Tor. Sie ist auch in den Pharusplan eingezeichnet. Wenn auch Eingeweihte sie noch finden können, so ist doch für die Fremden, besonders für die auswärtigen Schulen, eine genaue Wegmarkierung dorthin im Burgholz dringend nötig. Bedauerlicherweise ist die ganze noch vor wenigen Jahrzehnten freie Burganlage auch aufgeforschet, so daß sie recht unübersichtlich geworden ist.



Durch seine bevorzugte Schutz- und Verkehrslage blühte Neubrandenburg rasch auf und wurde wahrscheinlich zu Anfang des 14. Jahrhunderts mit einer

starken Felsenmauer umgeben, die mit ihren Wiefhäufern und Toren noch vorhanden ist und uns unter allen norddeutschen Städten (wie auch Goslar) am vollständigsten ein Bild mittelalterlicher Befestigung und Wehrhaftigkeit zeigt. Neubrandenburg kann geradezu als Muster einer ostdeutschen Kolonialstadt (Gründungsstadt) des 13. Jahrhunderts gelten. Auf einem, der 100 Jahr-Ausgabe der E. von Seidlitzschen Geographie (Handbuch Bd. I Seite 16) beigegebenen Grundriß ihres Stadtplanes ist sie so bezeichnet. Der neueste Stadtplan (1930) 1:12 500 ist der bereits genannten Pharuswanderkarte beige druckt. Er enthält die während der letzten Jahre eingetretenen Veränderungen des Stadtbildes, das für alle Zeiten maßgebend beeinflusst wird durch die Größe und Art des alten Stadtkerns, der mit seinen hochragenden gotischen Toren und schmucken Kirchen heute noch kennzeichnender ist in seiner „edlen Einfalt und stillen Größe“ als die oft recht nüchternen, zum Teil aus Mietskasernen bestehenden jüngeren und jüngsten Stadtteile. An Geschlossenheit ihres äußeren Umfangs, an Regelmäßigkeit der Straßenzüge, der Torausgänge, der öffentlichen Plätze, überhaupt ihrer ganzen Anlage, sucht die Altstadt Neubrandenburg ihresgleichen. Die im verflossenen Sommer im Auftrag des Verkehrsvereins gemachten Flugzeugaufnahmen zeigen sehr deutlich und instruktiv den inneren mittelalterlichen Stadtkern Neubrandenburgs und die Haupteinzelheiten der Stadtanlage. Sehr zu wünschen ist für später vom topographischen Standpunkt aus, daß vom Flugzeug aus größerer Höhe das Bier-tälerkreuz und das Tollensegebiet photographisch festgehalten wird. Der alte Mauerring der Stadt wird noch durch einen doppelten Wall und Gräben geschützt. Die prächtigen, mit uralten Eichen bestandenen Promenaden der Wälle umrahmen wie ein grüner Kranz die Altstadt. Neue Stadtteile vor den Toren sind entstanden. Die neuzeitliche Stadt hat fließende Umrisse, denen allerdings, wie wir noch sehen werden, zum Teil durch die Bodenbeschaffenheit natürliche Grenzen gesteckt sind. Die Größe der Stadtfeldmark beträgt ungefähr 6 645 ha, davon 2 105 ha Acker- und Gartenländereien, 1 158 ha Wiesen, 285 ha Weiden, 721 ha Forst, 2 161 ha Wege, Gewässer etc. Die Einwohnerzahl hat 14 000 überschritten, vielleicht schon 15 000 erreicht. Die Zhlenfelder Vorstadt hat im Laufe einer Entwicklung von zehn Jahren die Einwohnerzahl mancher mecklenburgischen Kleinstadt schon überholt. Zur reibungslosen Abwicklung des Fußgängerverkehrs und um in Zukunft Unglücksfälle zu verhüten, sollte zum mindesten eine Fußgängerbrücke, besser noch ein Fußgängertunnel (wie in Schwerin) über bzw. unter die Geleise gebaut werden, wenn man nicht

lieber gleich ganze Arbeit mit dem Bau eines Tunnels für Fußgänger und Fahrzeuge machen will. Der Bau dieses Tunnels für den Gesamtverkehr wird in absehbarer Zeit doch nötig, sobald die vom Reichsverkehrsministerium geplanten drei Fernverkehrsstraßen über Neubrandenburg, namentlich die Bäderfernchauffee, in Angriff genommen werden. Es kann auch kaum angenommen werden, daß man den jetzigen unhaltbaren Zustand am Bahnübergang nach der Ihlenfelder Vorstadt auf die Dauer bestehen lassen will; denn sonst wäre der Schulhausneubau der Bürgerschule doch wohl nicht in der Ziegelbergstraße aufgeführt worden. Man wird für die Zukunft mit der weiteren starken Entwicklungsmöglichkeit der Ihlenfelder Vorstadt rechnen müssen, weiterer Ansiedlung von Industrie-Anlagen, Fabriken etc. zu beiden Seiten des geplanten Industriegeleises bis zur Rinkerschen Fabrik und darüber hinaus, vielleicht auch mit der Anlage einer Vorstadterweiterung westlich der Treptower Chauffee, wo guter Baugrund vorhanden ist. Für die Bebauung der Gärten am Kuhdamm, der allerdings das Moor bald eine Grenze setzt, ist auch bereits der Anfang gemacht worden. An der Neustrelitzer Chauffee regt sich ebenfalls die Bautätigkeit. Es besteht hier durchaus die Möglichkeit der Anlage eines neuen Stadtteiles auf den Hüfen bis ans Wasserwerk und von da aus am Fuße des Mühlenberges entlang bis zum Schützenheim—Blumenborn. Dieses Viertel würde das Verbindungsstück darstellen zwischen Altstadt—Ihlenfelder Vorstadt (Geschäfts- und Industrieteil der Stadt) und Augustabad als Wohnstadt. Die Anfänge hierzu sind bereits von Augustabad bis zum Blumenborn geschaffen. Ferner steht der weiteren Bebauung des Geländes südlich der Friedländer Chauffee, Molkerei bis zur Dilly-Schanze, nichts im Wege. Auch hier ist schon der Anfang gemacht worden. Die Ausnutzung der Gärten am Neuen Weg—Pries-Weg (Alt-Bethanien) kann ebenfalls nur eine Frage der Zeit sein. Zu Bauzwecken den Pferdemarkt zu verlegen, ist nicht zu empfehlen, da dieser Platz für größere Veranstaltungen aller Art geradezu ideal gelegen ist. Der großzügige, vom städtischen Bauamt entworfene und vom Geh. Oberbaurat Dr. Stübben begutachtete und ergänzte Bebauungsplan der Stadt von 1907 trägt auch in kluger Voraussicht den meisten der hier geäußerten Gedanken Rechnung. Jedenfalls steht fest, daß für kommende Jahrzehnte hinreichend Platz für Ausdehnung Neubrandenburgs auf mehr oder minder gutem Baugrund gegeben ist unter fernerer Ausnutzung der alten Sandscholle, wenn zur Baulust die nötigen Mittel flüssig werden sollten. Die Entwicklung des Wohnungsbaus im verflossenen Jahrzehnt, die nie unter den Reichsdurchschnitt herabgesunken ist,

besonders die Entstehung der Zhlenfelder Vorstadt, haben gezeigt, daß in Neubrandenburg Leben steckt, daß es ein wichtiger Handelsplatz ist und bleiben wird, daß es im Verkehr seine Vorrangstellung im südöstlichen Mecklenburg behauptet.

Die städtischen Siedlungen in Mecklenburg umfassen in ihrer ersten Gruppe nur die wenigen Städte, deren Bedeutung stark über den lokalen Bereich hinausgeht; das sind die beiden Hansestädte Rostock und Wismar und im Binnenlande Schwerin, Güstrow und Neubrandenburg. Sechs Schienenwege, die unter Auswertung der Landschaft den natürlichen Niederungen folgen, strahlen von Neubrandenburg aus, darunter zwei Hauptlinien. Der Eisenbahnstern Neubrandenburg bildet sich dort, wo zwei Hauptverkehrsadern, die D-Zug-Strecke Berlin—Neustrelitz—Rügen—Schweden und die D-Zug-Strecke Hamburg—Stettin sich kreuzen. Außerdem ist Neubrandenburg Endstation der Friedländer Bahn und der Mecklenburgischen Südbahn (Neubrandenburg—Dömitz—Uelzen). Während der Eisenbahnknotenpunkt Güstrow die Zentralstadt im Herzen des Mecklenburger Landes darstellt, ist Neubrandenburg als Brennpunkt des Eisenbahnverkehrs die Zentralstadt des östlichen Mecklenburg. Was das bedeutet, davon gibt die große Zahl der alljährlich hier stattfindenden Kongresse, Verbandstagungen, Versammlungen und Ausstellungen ein recht deutliches Bild. Berühmt war früher der Neubrandenburger Wollmarkt. Obenan stehen hier auch heute noch landwirtschaftliche Veranstaltungen, Zuchtvielmärkte, vor allem der Pferdemarkt, der jedes Jahr einen ungeheuren Strom von Fremden in die Stadt lockt. So gewinnt Neubrandenburg für das ganze östliche Mecklenburg, ja große Gebiete Pommerns und der Uckermark an Bedeutung. Vor dem Kriege ist Neubrandenburg außer dem Mecklenburgischen auch dem Pommerschen Verkehrsverband angeschlossen gewesen.

Richtig wäre es, wenn es diese alten Beziehungen wieder aufnahme und dazu neue mit dem Brandenburgischen Verkehrsverband anknüpfte. Nicht Konkurrenz, sondern fördernde, zielsichere Verständigung und Zusammenarbeit der Fachleute, der Einwohnerschaft und Behörden der an denselben Hauptverkehrsstraßen liegenden Städte können zur völligen Erschließung und Auswertung der Gesamtlandschaften Ostmecklenburg, Vorpommern und Brandenburg führen. Alle diese Orte ziehen hier an demselben Strang höchstmöglicher wirtschaftlicher Auswertung ihrer Verkehrslage. Die sie verbindenden großen Verkehrsstraßen sollten sie auch in der nicht ganz leichten Arbeit der Verkehrswerbung zusammenführen, bei der sich, wie diese Studie beweisen

dürfte, außer der aus der Einzellandschaft resultierenden Eigenart der meisten Städte, immerhin einige gemeinsame große Leitlinien ergeben dürften.

III.

Wirtschaftsgeographische Grundlagen.

Neubrandenburg ist die wichtigste Bahnstation im Osten des Landes Mecklenburg. Hieraus ergibt sich, daß Neubrandenburg ein wirtschaftliches Zentrum, Stapelplatz (Speicher), Umschlagsplatz, Verladeplatz für die Erzeugnisse landwirtschaftlicher und anderer Art der weiteren Umgebung ist. Naturgemäß hat sich an dem Eisenbahnnetz Neubrandenburgs schon eine beachtliche Industrie angesiedelt, Eisengießereien, Maschinenfabriken (landwirtsch. u. a. Art), Bier-Brauereien, Plasmon-Werke, Chemische Fabriken, Holzbearbeitungsfabriken etc. Wichtig und aner kennenswert ist es, daß den Industrieanlagen im Bebauungsplan der Stadt sozusagen ein besonderes Stadtviertel vorbehalten bleibt im Raum der Eisenbahnlinien. Neubrandenburg ist also eine der wenigen mecklenburgischen Städte, in denen Industrie heimisch zu werden beginnt. Hier kommt ihm die Lage in der Nähe mehrerer Großstädte, namentlich Berlins, sehr zu statten, die neben landwirtschaftlichen viele seiner industriellen Erzeugnisse aufsaugen oder an Ort und Stelle Zweiganlagen gründen. Wie die Erfahrung gelehrt hat, heben sich mit sich weiter entwickelnder Industrie die Einwohnerzahl und die Beschäftigungsmöglichkeiten, und damit Handel und Wandel. Während im Freistaat Mecklenburg-Strelitz infolge der rein agrarischen Großgrundflächen nur 36 Einwohner auf einen qkm gezählt werden, ist die Volksdichte in der Neubrandenburger Gegend, wie aus weiteren Angaben ersichtlich sein wird, schon jetzt erheblich größer. Bei der fortschreitenden Industriealisierung Deutschlands muß auch in Neubrandenburg weiterhin danach gestrebt werden, noch viel mehr Industrie anzusiedeln.

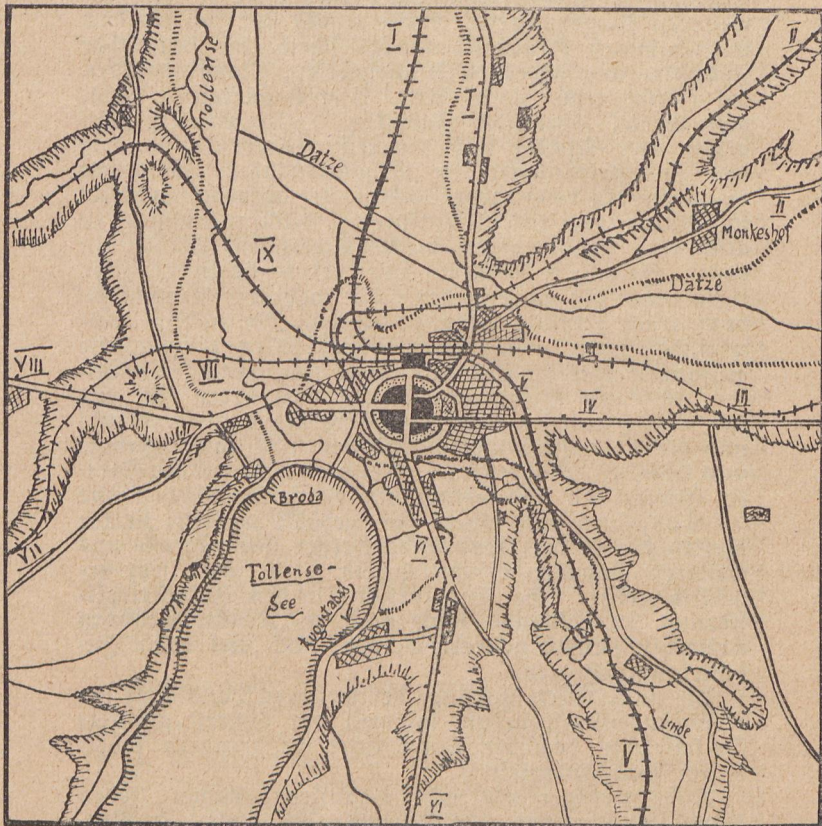
Die natürlichen Zugänge der weiteren Landschaft um Neubrandenburg herum sammelt der äußerst günstige Talkeßel, in dem die Stadt liegt, in geradezu fabelhafter Vollständigkeit.

Nicht weniger als acht Chausseen, davon sieben Hauptchausseen und eine Nebenchaussee, treffen in Neubrandenburg zusammen und machen es zu einem äußerst wichtigen Chausseestern. Es sind dieses: 6 Landeschausseen (Hauptstraßen)

1. Neubrandenburg—Neustrelitz (26 km)
2. Neubrandenburg—Rostock (bis zur Landesgrenze 4,82 km)
3. Neubrandenburg—Treptow (bis zur Landesgrenze 12 km)

4. Neubrandenburg—Friedland (25 km)
5. Neubrandenburg—Stargard—Tannenkrug(4,5 km, bis Neubrandenburg noch 5,2 km)
6. Neubrandenburg—Woldegk (26 km)
7. Neubrandenburg—Penzlin (16,5 km, z. T. Meckl.=Schwerinsche Hauptchauffsee)
8. Neubrandenburg—Zhlenfeld—Neverin—Brunn (15,82 km, Privat-Hauptchauffsee).

Diese Chauffseen bilden neben den Bahnen für Neubrandenburg zunächst das Verkehrsstelett seines Hin-



Neubrandenburg als Verkehrszentrum.

Verkehr in der Richtung nach (E = Eisenbahn, F = Fernchauffsee):

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> I. Stralsund—Rügen (E u. F 96) II. Friedland III. Stettin (E) IV. { Friedland - Swinemünde (F 110) { Woldegk—Stettin (F 104) V. Neustrelitz—Berlin (E) | <ol style="list-style-type: none"> VI. Neustrelitz—Berlin (F 96) und Stargard VII. Penzlin—Waren (E) VIII. { Meckl. Schweiz—Lübeck—Hamburg { Penzlin—Waren [F 104] IX. Güstrow—Lübeck—Hamburg (E) |
|---|--|

terlandes. Wie jede Landstadt wird hiermit auch Neubrandenburg Markttort seines Hinterlandes, also für eine ganze Anzahl kleinerer oder größerer Siedlungen, die wirtschaftlich mehr oder minder, meistens ganz, auf dieses Handelszentrum angewiesen sind. Alle diese in großer Zahl vorhandenen kleinstädtischen und ländlichen Wohnstätten und Betriebe bilden die Bereichs-siedlungen unserer Stadt. Zusammen mit ihrem Marktort haben sie einen Interessensbereich und legen die erste und wichtigste Grundlage zur wirtschaftlichen Lebendigkeit Neubrandenburgs. Hierzu rechnen alle kleineren Städte, Dörfer, Güter und Höfe, deren Lage zur Zentrale oder deren Verbindung mit ihr so ist, daß die Bewohner ihren Konsum bequem und regelmäßig in Neubrandenburg decken können. Hierin liegt ein wesentliches Moment des Aufblühens unserer alten Vorderstadt, die für Jahrhunderte in Handel und Wandel, kurz kaufmännisch, in der Ostsee Mecklenburgs voranmarschierte, ein Vorzug, der letzten Endes wieder aus ihrer günstigen geographischen Lage zu erklären ist.

Der Anteil der Bevölkerung von Mecklenburg-Strelitz an der Land- und Forstwirtschaft beträgt 43 %, an der Industrie 28 % und am Handel 12 %. Trotz der großen Seen und Moorflächen werden auch in der engeren und weiteren Umgebung Neubrandenburgs mehr als 70 % des Bodens agrarisch ausgewertet. In Bezug auf die Art des Eigentums hebt sich unser Hinterland aus dem ostelbischen Ackerland noch besonders heraus. Zweifellos ist an und für sich der Großgrundbesitz in diesem Kolonialgebiet des Mittelalters besonders groß ausgefallen. Er hat sich durch Bauernlegen nach dem Dreißigjährigen Krieg noch vergrößert. Hier werden Extreme, Güter von 4000 bis 5000 Morgen, erreicht (vergl. Sebald Schwarz-Lübeck: Ein Gutshof in Mecklenburg, Bilder von der mecklb. Seenplatte im erdkundl. Quellenbuch von Schnaß-Wildens, Deutschland I). 60 bis 80 % der landwirtschaftlich ausgewerteten Flächen gehören zu Großbetrieben von 10 ha und mehr. Eine weitere Eigentümlichkeit ist die Pachtwirtschaft, in der etwa 30 bis 40 % des Landes bewirtschaftet werden. Verstreut unter diese Großbetriebe sind kleinere und größere Bauerndörfer, die sehr oft als Straßendörfer mit kurzer oder längerer geschlossener Häuserreihe, mehr noch als slawische Rundlinge nach Art der alten wendischen Erdbefestigungen und Wagenburgen angelegt sind. Die Namen der Siedlungen deuten noch vielfach wie auch die Personennamen auf die ursprüngliche slawische Gründung hin (Weitín, Wulkenzín, Remerow, Chemnitz etc.). Wenn auch die Stellung, die unser Gebiet in der Viehwirtschaft des Reiches einnimmt, sich kaum über den Durch-

schnitt erhebt, so hat es doch eine großzügige Wollschafzucht besonders wertvoll gemacht. Der Roggenanbau herrscht, wie überall in Ostelbien, vor. Mehr als ein Drittel der Anbaufläche ist mit Roggen bestanden, wenn auch neuerdings manche Felder aus erklärlichen Gründen (Anpassung des Getreides an den Weltmarktpreis) dem Weizenanbau mehr als bisher vorbehalten werden dürften. In den fettbödigem Geschiebemergelgebieten der Umgebung lohnt sich auch der Weizenanbau vorzüglich; ferner ist der Anbau von Zuckerrüben weit verbreitet und würde sich noch mehr ausbreiten, wenn Neubrandenburg eine Zuckerfabrik hätte (die es wie manche landwirtschaftlichen, industriellen Anlagen, Maidenschule etc. hätte haben können). Der Hafer übertrifft als zweite oder dritte Frucht des Landes der weiteren Umgebung Neubrandenburgs mit seinem Anteil am Ackerboden den Reichsdurchschnitt. Auch der Anbau der Kartoffel, dieses Brotes des kleinen Mannes, nimmt auf den Agrarflächen der Umgegend eine gewichtige Stelle ein. In früheren Zeiten wurde in der Neubrandenburger Gegend noch Hopfenbau betrieben (Hopfenburg). — Aus diesen Ausführungen geht hervor, daß die Stadt Neubrandenburg mit der mecklenburgisch-vorpommerschen Landwirtschaft aufs engste verbunden ist und in Handel und Wandel auch für die Zukunft verbunden bleiben wird. Die Not der Landwirtschaft ist im weiteren Sinne auch die Not der Neubrandenburger Geschäftswelt und der ganzen Stadt. „Hat der Landmann Geld, hat's die ganze Welt“, dieser alte Grundsatz bewahrheitet sich auch hier.

In erster Linie ist für den Nahverkehr (Markttortverkehr) der Bereichssiedlungen die Dichte des Chausseenezes maßgebend, in zweiter aber auch die Entfernung Neubrandenburgs von den benachbarten Kleinstädten und ländlichen Siedlungen. Weil im Mittelalter die großen Frachtwagen auf den nichtgepflasterten Straßen (Landwegen) nur etwa 15 bis 30 km täglich zurücklegten, liegen in diesen Entfernungen auch meist die Städte, wie die Karte unserer Gegend zeigt.

Da acht Chausseen hier ein Bereichsareal von annähernd 600 qkm und etwa 40 bis 50 000 Einwohnern mit einem verhältnismäßig kleinen Wirkungshalbmesser erschließen, fließt eine wertvolle wirtschaftliche Quelle für die Stadt fast von selbst. (Auch das benachbarte Friedland ist mit einem sehr großen Bereichsareal ausgestattet und infolgedessen ein lebhafter Markttort.) Allein das Amt Stargard, dessen Zentralverwaltung schon aus verkehrsgeographischen Gründen mit Recht nach Neubrandenburg verlegt worden ist, hat in 108 Gemeinden über 20 000 Einwohner, die immerhin in beträchtlicher Zahl als Käufer für Neubrandenburg in Frage kommen. Diese aus der Land-

wirtschaft lebendig hervorsprudelnde wirtschaftliche Quelle strömt meistens mit großer Stetigkeit, ohne sich je ganz zu erschöpfen. Je besser die Verbindungen (Postautos etc.) werden, desto größerer Erweiterung ist die Quelle fähig. Die hier fast magisch anziehend wirkende Gunst seiner Lage muß Neubrandenburg unbedingt stets wirtschaftlich voll ausnutzen. Die Kunden aus den Bereichssiedlungen sind sehr oft stetigere Käufer als die städtischen; denn sie bringen wie diese das tägliche Brot des Kaufmanns. Solange die hiesige Geschäftswelt solche Kunden ebenso reell und preiswert bedient, wie sie anderswo in der Nähe oder Ferne bedient werden, werden sie wiederkommen; denn der Mecklenburger, namentlich der Landbewohner, wechselt den Einkaufsort, selbst den Laden, nicht gern. Gerade diese kleinstädtischen Momente sollten von allen wirtschaftlich Beteiligten der Stadt durchaus geschätzt werden, weil aus solcher Bodenständigkeit dem Markttort Neubrandenburg schier unerschöpfliche Werte zufließen. Zu denken ist hier auch an die Arbeitsmöglichkeit und den Absatz der Erzeugnisse des Handwerks auf dem platten Lande.

Da die umliegenden Kleinstädte manche Konsumbedürfnisse nicht mehr befriedigen können, mußten und müssen sie an die Borderstadt Neubrandenburg in dem Maße aus ihrem Wirtschaftskörper abgeben, wie diese ihrer in der Entwicklung vorausgeeilt ist. Die kleinen Nachbarstädte müssen sich nun einmal bis zu einem gewissen Grade mit der wirtschaftsgeographischen Tatsache abfinden, daß ihre Bewohner, auch solche ihrer eigenen Bereichssiedlungen, in die Mittelstadt fahren, ja fahren müssen. Nicht nur die größeren, leistungsfähigeren Geschäfte, die größere Auswahl durch das größere Lager, der ungeniertere Einkauf locken; ländliche und amtliche Behörden in der Mittelstadt, Spezialärzte etc. müssen gelegentlich in Anspruch genommen werden. Kinder aus den Nachbargebieten besuchen hier die höheren Schulen. Mit dem Besuch der Mittelstadt werden oft zweckmäßig die größeren Einkäufe der aus den umliegenden Kleinstädten stammenden Einwohner verbunden. In erster Linie freilich hängt das Maß dieses Uebergreifens der Bewohner der kleinen Nachbarstädte in der Tätigkeit von Einkäufen auf die mittelstädtische Geschäftswelt Neubrandenburgs von deren Leistungsfähigkeit ab. Eine künstlich emporentwickelte Behördenstadt bleibt oft in der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, die von der Nachfrage wesentlich beeinflusst wird, hinter der Nachbarstadt zurück, weil ihr die geographischen Bodenständigkeiten fehlen (wie z. B. Malchin, das aus dem weiten unbewohnten Peenegebiet und aus dem pommerschen Winkel sehr wenig Impulse erhalten kann und ohne

seine Behörden nicht zu den etwa acht größeren Landstädten Mecklenburgs rechnen würde). Ob dem Neubrandenburger Kaufmann durch die zuerst von Amerika befolgte Tendenz der Unterhaltung kleiner Lagervorräte, der sog. Käufe und Verkäufe von der Hand in den Mund, Segen erbliht, erscheint nach obigen Ausführungen zweifelhaft, wenn auch eine gewisse Lager einschränkung sich in allen Mittelstädten schon durch die ungünstige Finanzlage von selbst ergeben hat. Die Frage der Kundenbehandlung und Kundenanlockung ist letzten Endes auch keine verkehrstechnische, sondern eine rein kaufmännische (Handelsverein, Handelskammer etc.). Vielleicht trifft der hiesige Kaufmann das Richtige, wenn er in der heutigen Zeit Gefühl hat für ständig neue Formen und Gestalten, die sich innerhalb des Handels entwickeln, und bereit ist, neben der Weiterbildung häufig auch vielleicht eine Rückkehr älterer Formen im Handel zu akzeptieren. Das alles setzt aber eins voraus: Erhaltung der freien Unternehmertätigkeit eines freien Neubrandenburger Kaufmanns und auf kaufmännischem Geist aufgebaute großzügige städtische Verwaltungspolitik.

Für Neubrandenburg kommen noch, besonders durch ihre Bahnverbindungen, die kleinen Nachbarstädte Burg Stargard, Penzlin, Treptow, Friedland, Stavenhagen (vielleicht auch Malchin), Woldegk (Postautoverbindung) und zum Teil auch Stralsburg i. U. als Bereichsbindungen in Betracht.

Diese kleinen Städte sind mehr oder minder Zubringer für die höheren Schulen Neubrandenburgs und beleben schon dadurch die Wirtschaft der Stadt. In weiterem Sinne ist Neubrandenburg ihre Einkaufszentrale. Der gute Ruf der Neubrandenburger Firmen, der immer noch mehr tut als man ahnt, muß jedoch durch zielsichere Propaganda, Werbevorträge bei diesen „Brustkindern seiner Wirtschaft“ unterstützt werden. Alle hierfür von Behörden und Kaufmannschaft der Stadt dem Verkehrsverein bewilligten Gelder sind werbend angelegtes Kapital. Es kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß der äußerst rührige zweite Vorsitzende dieses Vereins, Herr Studienrat Pöhlmann, wohl in allen diesen Städten die Macht seines Wortes schon in den Dienst der guten Sache gestellt hat. Die städtischen Behörden, die Geschäftswelt und die jetzigen Landtagsabgeordneten müssen immer wieder darauf hinzuwirken versuchen, daß das Schulgeld für die höheren Schulen in Mecklenburg-Strelitz zum mindesten nicht höher ist als in den preußischen Nachbarprovinzen und in Mecklenburg-Schwerin, weil sonst die Schüler noch in größeren Scharen abwandern werden als bisher. Der Staat, der Steuern und auch das Schulgeld aus Neubrandenburg zieht, hat das größte Interesse daran, die

Geschäftswelt Neubrandenburgs zahlungskräftig zu erhalten und den Besuch der höheren Schulen zu fördern, wie den aller Landesschulen. Alle anerkennenswerten Maßnahmen des hiesigen Verkehrsvereins, die dazu geführt haben, den Zubringerverkehr für die höheren Schulen Neubrandenburgs mustergültig zu gestalten, sind zwecklos, solange hier das Schulgeld höher ist als in den unseren Bereichsiedlungen benachbarten Provinzen.

Sehr bedenklich kann hier auch für Neubrandenburg in Zukunft die von der Stadtverordnetenversammlung eingeführte Wohnraumsteuer werden. In der Schulgeldfrage müßte zum mindesten erreicht werden, daß die Kinderermäßigung auch für die Nichtmecklenburg-Strelitzer gewährt wird; denn es geht nicht an, daß z. B. ein Neubrandenburger Vater mit vier Kindern 60 M. Schulgeld monatlich zahlt, während im gleichen Falle ein Penzliner das Doppelte (120 M.) aufbringen soll.

Die Lage Neubrandenburgs in der Dreiländerecke bringt es mit sich, daß seine höheren Schulen die aus einem Bereichsgebiet von etwa 800 qkm mit weit über 60 000 Einwohnern, darunter sechs bis sieben Kleinstädten, stammenden Schüler und Schülerinnen an sich saugen. Eine ähnliche Lage zu Bereichsiedlungen der Nachbarprovinzen hat Friedland, auch Neustrelitz in gewissem Grade, dem die Warener Bahn Schüler(innen) zuführt. Einzelne Schüler(innen) mögen auch aus der Provinz Brandenburg dorthin kommen. Schon aus diesem Grunde dürften also beide Schulstädte an der vorher behandelten Schulgeldfrage ebenso interessiert sein wie Neubrandenburg. Wir haben in Neubrandenburg ein Gymnasium und ein Reformrealgymnasium für Knaben und Mädchen; jenem ist eine Realschule, diesem ein Gyzeeum angegliedert. Von zuviel höheren Schulen kann, wenn die für jedes der beiden Systeme zu machenden Aufwendungen diejenigen einer normalen Vollanstalt nicht übersteigen, gewiß keine Rede sein, zumal sie naturgemäß bei dem großen Hinterlande ausreichend besucht werden, da für Neubrandenburg als Schulstadt neben den eigenen Bewohnern und ländlichen Bereichsiedlungen die Einwohnerzahl von 6 bis 7 kleineren Bereichsstädten mit Hinterland in der Besuchsziffer der höheren Schulen eine wesentliche Rolle spielt.

Die im Durchschnitt sehr dünne Besiedlung des Agrarlandes Mecklenburg-Strelitz (36 Einwohner auf 1 qkm) ist für Neubrandenburg mit seiner engeren und weiteren Umgebung erheblich dichter, da hier durch die günstige Ecklage (Zwischenlage) zu Vorpommern und Mecklenburg-Schwerin und durch die 6 bis 7 Bereichsstädte ein Ausgleich stattfindet. Ja sogar aus Demmin und weiter entfernt liegenden Städten oder ländlichen

Siedlungen Mecklenburg-Schwerins kommen Schüler und Schülerinnen nach Neubrandenburg. Es wird auch wegen der besonderen Art seiner höheren Schulen die Schulstadt der weiteren Umgebung bleiben. Nicht einmal eine Nachkriegsaufblähung der höheren Schulen von Mecklenburg-Strelitz kann behauptet werden. Das Jahrbuch des Deutschen Reiches 1913 verzeichnet an Vollanstalten 524 Gymnasien, 223 Realgymnasien und 167 Oberrealschulen, zusammen 914. Wenn sich bis 1930 auch das Bild für den einzelnen Schultyp, besonders der Realanstalten, etwas verschoben hat, so ergibt sich bei regelmäßiger Verteilung aller Schulen auf 540 857 qkm Flächenraum des Reiches, daß auf 591 qkm je eine Vollanstalt entfällt. Für Mecklenburg-Strelitz mit 2 930 qkm würden also etwa fünf Vollanstalten herauskommen, die auch heute noch vorhanden sind und von denen naturgemäß je zwei in die beiden größten Städte des Staates gehören.

Aus den vorhergehenden Ausführungen dürfte zu Genüge hervorgehen, was die Mittelpunktslage innerhalb seiner Bereichssiedlungen, im besonderen seine äußerst günstige Lage fast im unmittelbaren Zentrum der 6 bis 7 Bereichskleinstädte, für Neubrandenburg als Markttort und Schulstadt bedeutet. Auf den Radialen dieses Bereichskreises fließt Verkehr und Gegenverkehr. Neubrandenburg gibt seiner Umgebung, noch mehr aber empfängt es von ihr; schon nach dem alten Grundsatz, daß jede Peripherie größer ist als der Punkt ihrer Mitte und ihre zentripetale Ausstrahlung immer Verdichtung und Steigerung. Sichtbares Ergebnis dieser Verkehrsspannung zwischen Umgegend und Zentrum ist das, was als Merkantilität (Handel), Wirtschaftsleben, Ernährungsquelle städtischer und ländlicher Einwohner hierbei herauskommt.

Mit der Intensitätssteigerung des Neubrandenburger Verkehrs, die in alledem liegt, selbstverständlich auch erst recht des Fernverkehrs, wächst der quantitative und qualitative Gehalt und Einfluß der Nah- und Fernwirkungen auf das gewerbliche, soziale und kulturelle (geistige) Leben.

Von noch viel größerer Bedeutung als der nahe Ortsverkehr wird der internationale und großstädtische Automobilverkehr, Autofernverkehr in Zukunft für Neubrandenburg werden. Im Zeitalter der ständig zunehmenden Beschleunigung des Fernverkehrs und der modernen Verkehrsmittel wird die Großstadt (Berlin) in Zukunft immer näher an Neubrandenburg herangerückt werden (Propeller-Eisenbahn im 150-km-Tempo etc.). Was im Zeitalter des fortwährend beschleunigten und wachsenden Kraftwagenverkehrs das Kreuz der Hauptchauffeen, Neubrandenburg als Chauffeestern, zu bedeuten hat, liegt klar auf der Hand. Schon jetzt,

namentlich am Wochenende, machen der Autoverkehr unserer alten Vorderstadt und ihr Markt als Automobilparkplatz oft fast großstädtischen Eindruck. Bei Auto-Clubfahrten wird mit Vorliebe Neubrandenburg als Ziel oder Mittagsstation gewählt.

Nach der erst kürzlich auf Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums herausgegebenen Reichskarte (Westhälfte 1:800 000) der geplanten Fernverkehrsstraßen Deutschlands, die im Reichsamt für Landesaufnahme (Reichskartenstelle) zu Berlin erschienen ist, liegt Neubrandenburg am Kreuzungspunkt zweier Fernchauffeen, wichtigster Verkehrswege und Pulsadern deutscher Wirtschaft:

- 1.) an der als international anzusprechenden, mitten durch Deutschland führenden Nord-Süd-Fernverkehrsstraße Nr. 96 im Straßenzuge Sahnitz—Stralsund—Greifswald—Treprow—Neubrandenburg—Neustrelitz—Löwenberg—Berlin—Zossen—Wünsdorf—Luckau—Finsterwalde—Elsterwerda—Großenhain—Radeburg—Dresden—Dippoldiswalde—Reichsgrenze (Tschechoslowakei);
- 2.) der gleichfalls internationalen Fernverkehrsstraße Nr. 104 im Straßenzuge Lübeck—Rehna—Schwerin—Güstrow—Teterow—Malchin—Stavenhagen—Neubrandenburg—Woldegk—Strasburg—Pasewalk—Stettin—Altdamm—Stargard—Deutsch-Krone—Schneidemühl—Reichsgrenze (Polen). Diese Fernverkehrsstraße Nr. 104 ist auch als Bäderchauffee Hamburg—Lübeck—Schwerin—Güstrow—Neubrandenburg—Swinemünde (Usedom-Wollin) sehr wichtig.
- 3.) Die dritte Fernchauffee Nr. 110 hat in Neubrandenburg ihren Ausgangspunkt und führt über Friedland—Anklam—Usedom nach Swinemünde etc.; es ist die Bäderchauffee, die als Fortsetzung von Nr. 96 (Dresden—Berlin) und Nr. 104 (Hamburg—Lübeck—Schwerin) zu denken ist. Die Brücke bei der Zecheriner Fähre an der Peenemündung nach der Insel Usedom ist bereits im Bau.

Diese den vorhandenen Kunststraßen folgenden, nach den neusten Erfahrungen der Straßenbautechnik ohne Sommerwege vom Reich auszubauenden vorzüglichen Fernverkehrsstraßen werden ganz von selbst den internationalen und großstädtischen Autoverkehr mehr und mehr über Neubrandenburg lenken.

Zu den Darßbädern Prerow, Zingst und den Rügenbädern (Schwedenverkehr, für den die Strelasundbrücke Stralsund—Altefähr sicherlich in absehbarer Zeit gebaut werden wird), führt von Dresden—Berlin—Hermesdorf aus der zweifellos kürzeste, also billigste und abwechslungsreichste Autoweg, über Neubrandenburg auf der

Fernchauffee 96 oder noch näher über Neubrandenburg—Treprow—Demmin—Grimmen—Stralsund. Auch der Kraftwagenweg, Fernchauffee 96 und Fernchauffee (Bäderchauffee) 110, über Neubrandenburg—Anklam—Swinemünde stellt die nächste und darum billigste Verbindung zwischen Dresden—Berlin und den Usedom- und Wollinbädern her. Die Fernchauffeen Nr. 2 und 109 Berlin—Pankow—Eberswalde—Angermünde—Anklam oder Nr. 2 Berlin—Weißensee—Angermünde—Stettin nach Usedom und Wollin sind länger als die soeben genannten Autostraßen über Neubrandenburg dorthin. (Berlin—Hermsdorf—Neubrandenburg—Swinemünde 232 km; Berlin—Weißensee—Stettin—Swinemünde 246 km; Berlin—Pankow—Prenzlau—Anklam—Swinemünde 255 km.)

Za selbst Kostock und Warnemünde—Heiligendamm—Brunshaupten, Arendsee—Müritz—Graal und die Fischlandbäder Wustrow—Ahrenshoop etc. sind per Auto von Dresden—Berlin aus (Fernchauffee 96 bis Neubrandenburg, von dort ab Nr. 104, ab Teterow Nr. 108, ab Saage Nr. 103, ab Kostock Nr. 103 bezw. 105) ebenso schnell, also nicht teurer, aber in landschaftlich schönerer Fahrt zu erreichen wie über Rauen—Pritzwalk—Güstrow (Fernchauffee 103). Der Weg Berlin—Neubrandenburg führt eben über die waldreiche, abwechslungsvolle, schattige ostmecklenburgische Seengegend.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß Neubrandenburg ein Automobilkreuzungspunkt der vier Bäderchauffeen (Fernchauffeen)

- 1.) Dresden—Berlin—Sagnitz (Rügen—Darß);
- 2.) Dresden—Berlin—Swinemünde (Usedom—Wollin);
- 3.) Dresden—Berlin—Warnemünde (Brunshaupten—Fischland);
- 4.) Hamburg—Lübeck—Schwerin—Güstrow—Swinemünde (Usedom—Wollin)

ist.

Diese bevorzugt günstige Lage zum modernen Fern-, besonders Bäderverkehr, die außer von Güstrow von keiner anderen Mittelstadt Mecklenburgs erreicht wird, selbst nicht von Schwerin, stempelt Neubrandenburg zum Automobilvortor der mecklenburgisch-vorpommerschen Ostseebäder.

So bietet denn die alte Borderstadt Neubrandenburg, die durch die Jahrhunderte aus sich selbst und ihrer natürlichen Landschaft heraus groß geworden ist, ein treffendes Beispiel dafür, daß eine gute Verkehrslage für die Entwicklung und Zukunft einer Stadt ausschlaggebend werden muß. Neubrandenburg muß und wird in Zukunft werden: Haupt- (Zwischen-) Station für die Autofernfahrer des genannten bunten Kranzes der Ostseebäder, Ziel der Wochenendfahrer (Auto und Bahn,

Sonntagsrückfahrkarten, Wochenendkarten), namentlich der Berliner und Stettiner, Standquartier für alle Südost-Mecklenburgfahrer.

Demgemäß wird auch die Verkehrswerbung der Stadt Neubrandenburg fernerhin ihre eigenen Wege gehen müssen, deren Ziele viel weiter gesteckt sind als die anderer norddeutscher Mittelstädte, die sehr oft schon wegen ihrer weniger günstigen Lage dabei Halt machen müssen, Träger der Warenausfuhr des Hinterlandes zu werden, also, wie hier in Mecklenburg, immer mehr zu verwachsen mit dem auf agrarischer Urproduktion gestützten Landesinnern. Für Neubrandenburg gilt es nicht nur, die Landschaft der Umgebung auszuwerten, sondern die Verkehrswerbung auch auf die kleineren und vor allem größeren Stationen an den Bahnen und Zubringerstraßen des großen Fernverkehrs (internationalen Autoverkehrs) zu erweitern. Hier die geeigneten Wege zu beschreiten, ist in erster Linie Sache des Verkehrsvereins mit Unterstützung der städtischen Behörden.

Ferner entsteht noch die Frage, wie Neubrandenburg dem kommenden großen Fernverkehr verkehrstechnisch gerecht werden soll.

Nach Ansicht erfahrener Automobilisten kann der Personenautoverkehr, auch der Fernverkehr, fernerhin durchaus durch die Straßen der Stadt geleitet werden, wenn eine Umleitung des Lastautoverkehrs, die allerdings dann dringend erforderlich ist, auf der geplanten Automobilstraße um die Stadt erfolgt. Die für die Lastwagenringstraße notwendige Straßendämmung des Straßenzuges Linde—Neustrelitzer Chaussee—Moltkeplatz bis zur Katharinenstraße bzw. Koonstraße—Ziegelbergstraße steht auf dem Programm der sofort auszuführenden Notstandsarbeiten. Ob und welche Straßen der Stadt in Zukunft als Einbahnstraßen zu erklären sind, muß durch Fachleute entschieden werden. Der Bau einer allgemeinen Autoumgehungsstraße (Verkehrsablenkungsstraße) um die Stadt dürfte sich vorläufig kaum empfehlen, da doch der Personenverkehr möglichst in die Stadt hineingeleitet werden soll. So riesig wird der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten auch kaum anwachsen, als daß die Tore und Straßen der Stadt ihn nicht bewältigen könnten. Im übrigen hat sich die Uebersichtlichkeit besonders stark gefährdeter Straßenübergänge am Dreptower Tor und Friedländer Tor, seitdem dort in letzter Zeit einige Veränderungen des Vorfeldes vorgenommen sind, bedeutend verbessert. Eine Besserung an der gefährdeten Wegegabel der Stargarder und Neustrelitzer Chaussee, unweit Tannenkrug, durch Beseitigung des Chausseehauses ist wahrscheinlich bald zu erhoffen, da die erforderliche Summe bereits in den Landesetat eingesetzt ist.

Ob allerdings für die fernere Zukunft beim Ausbau der Fernchauffeen zur Umleitung des damit sicherlich noch viel stärker einsetzenden Autoverkehrs eine Umgehungsstraße, die etwa beim Blumenborn von der Neustrelitzer Chauffee abzweigt und vom Wasserwerk aus an der Heidmühle vorbei durch die Tilly-Schanzenstraße—Feldstraße (Eisenbahnunterführung!) —Zhlenfelder Vorstadt zur Treptower Chauffee zu leiten wäre, einer Ringstraße um das innere Stadtgebiet vorzuziehen ist, mag dahingestellt bleiben. Die kürzeste Straßenführung Wasserwerk quer durch den alten Friedhof kommt auch für spätere Zeiten nicht in Frage, da dort dann eine Parkanlage vorgesehen ist.

Ein wirksames Mittel, die Bautätigkeit, Baulust und damit auch die Einwohnerzahl und das Wirtschaftsleben Neubrandenburgs zu heben, ist entschieden neben vernünftiger, weitblickender Wohnungspolitik das erprobte Verfahren der meisten anderen größeren Mittelstädte, erst Straßen anzulegen und fertig zu pflastern und dann bauen zu lassen. In diesem Zusammenhang ist anzuerkennen, daß jetzt endlich mit der Straßendämmung in der Nordost-Vorstadt ein Anfang gemacht werden soll, dadurch, daß die Befestigung der Stralsunder-, Greifswalder- und Pasewalker Straße als Notstandsarbeit ausgeführt wird.

Aus dieser Studie geht klar hervor, daß im großen und ganzen die Werbetätigkeit des Verkehrsvereins, der dank seiner Leitung immer großzügig gearbeitet hat, richtig war. Sie hat sich von vornherein aus der Landschaft heraus entwickelt und muß auch in Zukunft beachten, daß in der engeren und weiteren Landschaft drei wirtschaftsgeographische Sphären sich konzentrisch gruppieren, die zusammen erst die heutige Entwicklung geschaffen haben und auch die zukünftige Entwicklung schaffen werden:

1. Neubrandenburg als Landstadt,
2. Neubrandenburg als Mittelstadt,
3. Neubrandenburg als Eisenbahn-, Fernchauffee- und Ostseebäderchauffeestern im Zentrum Südost-Mecklenburgs.

Auf Neubrandenburg als Wohnort, Erholungsort, Luftkurort und Wochenendstadt sowie die von dort aus zu erreichenden Ausflugsziele näher einzugehen, würde hier zu weit führen. Darüber und über die architektonische, historische und kunsthistorische Bedeutung der Stadt unterrichten die Führer von Neubrandenburg, gedruckte Werbeschriften und gelegentliche Rundfunkvorträge, die von Herrn Studienrat Pöhlmann an den Hamburger und Leipziger Sendern gehalten worden sind. Diese Vorträge auch besonders in anderen wichtigen Groß- und Mittelstädten an den

befprochenen, durch Neubrandenburg führenden Fernverkehrsstraßen zu halten, dürfte sich für die Zukunft sehr empfehlen. Wie das ja auch schon geschieht, muß hier das Tollenseebiet, vor allem unser geliebter Tollensee, das Kleinod der Neubrandenburger Landschaft, Kern und Stern der Werbung sein und bleiben.

Hoffentlich ist die Zeit nicht mehr allzu fern, wo der See (auch ohne die Dieps) durch Anlage eines Uferweges Klein Nemerow, Tollenseheim, Nonnenhof und durch Schaffung der kurzen Wegstrecke Nonnenhof—Alter Graben (Behelfsbrückenbau)—Wustrow ganz umwandert und somit auch ganz erschlossen werden kann. Der geplante Weg Nonnenhof—Wustrow ist bereits vom Verfasser in die neueste Pharus-Wanderkarte (rot gestrichelt) eingezeichnet worden.

Verbilligte Wochenendkarten der Reichsbahn von und nach Berlin, Stettin, Rostock, Neustrelitz, Burg Stargard und der Mecklenburgischen Schweiz machen Neubrandenburg zu einem bequemen und beliebten Ausflugsziel und Standquartier für Wanderungen, besonders auch für Schülerausflüge. Im verflossenen Jahre suchten hunderte von Schulen, teils aus der engeren Umgebung, teils aber auch aus der weiteren (z. B. Oberrealschule Göttingen) Neubrandenburg und Umgebung als unmittelbares Ausflugsziel oder auf der Durchfahrt auf. Die systematische Verbearbeitung des Verkehrsvereins hat also auch hier schon Früchte getragen und wird sicherlich emsig weiter fortgesetzt werden müssen. Die unter Leitung des Herrn Stadtrat Lehmann erfolgte Verbesserung der Wege am See und in der engeren Umgebung Neubrandenburgs muß ebenso rückhaltlos anerkannt werden wie die Arbeit des Verschönerungsvereins, der bemüht ist, die Stadt zu einem Schmuckkästchen zu machen.

Häufig wird als Wochenendziel Erwachsener, besonders der Automobilisten, die neuzeitliche Kurkolonie Augustabad gewählt werden, die durch den vollendeten wundervollen Neubau des Kurhauses, durch die geschmackvolle praktische, hygienische Inneneinrichtung und die Anlage neuzeitlicher Badeanstalten mit Strandbad zum modernsten Binnenseebad in beiden Mecklenburg geworden ist. Auch die Waldwirtschaften Hieronymus, Jacobi und Dörbandt, die sich ihren idyllischen, intimen Naturreiz bewahrt haben, und das neuerdings mit einer gedeckten Veranda versehene Badehaus am Badeweg in unmittelbarer Nähe der Stadt laden zum Verweilen ein. Im Sommer fahren nach regelmäßigen Fahrplänen Motorboote nach Augustabad, zu den Waldwirtschaften Hieronymus, Jacobi, Dörbandt und nach Forsthaus Meiershof. Ferner finden in den Hauptverkehrsmonaten, meistens am Wochenende, Rundfahrten auf dem See; Motorbootfahrten nach Prillwitz (zur



Fußtour nach Hohenzierik), Nonnenhof, Tollenseheim und den Heiligen Hallen statt. Um den Motorbootverkehr, besonders für die Fremden (von und nach den Zügen), aber auch für die Einheimischen bequemer zu gestalten, ist es allerdings erforderlich, daß endlich mit dem Bau eines Anlegeplatzes am Oberbach un- mittelbar vor der Bierrademühle am Dreptower Tor Ernst gemacht wird. Es ist wohl zu vermuten, daß die Herrichtung einer Ufermauer vor dem Dreptower Tor als Notstandsarbeit die Erfüllung dieses schon oft ge- äußerten Wunsches bedeutet.

Als Ausflugsziel kommen außer Tollensegebiet, Burg Stargard etc. noch besonders einige Schlösser und Herrensitze in Frage:

1. das Hohenzieriker Schloß. Es ist in seinen älteren Teilen 1746 bis 1751 erbaut. 1790 wurde ein Obergeschoß aufgesetzt. Der innere Ausbau erfolgte 1795 nach Zeichnungen Ebels, teils im Zopfstil, teils im frühen Empire. Im Schloß starb 1810 die Königin Luise von Preußen. In ihrem Sterbezimmer befindet sich ihre Marmorbüste von Rauch.

2. Schloß und Kirche zu Weisdin. Sie sind auf dem Wege von oder Rückweg nach Neubrandenburg 1,8 km von der Einmündung der Hohenzieriker Chaussee bei Blumenholz zu erreichen. Das Schloß ist 1749 errichtet, ein einfacher Putzbau mit gequadertem Sockelgeschoß. Der Saal im Obergeschoß weist reiche Stuckdekorationen auf, die an der Grenze zwischen Regence und Rokoko stehen. Die 1747 bis 1749 errichtete Rundkirche ist ein Beispiel rein bäuerlicher Kunst, im Innern in lebhaften Farben weiß, blau und gold, der Altar in rot und blau gehalten.

3. Auch Kirche und Schloß zu Ivenack bieten ein lohnendes Ausflugsziel. Das Schloß, das herrlich in einem Naturpark uralter Eichen gelegen ist, ist von Neubrandenburg aus über Stavenhagen leicht zu erreichen. Der Bau stammt in seinem älteren mittleren Teil aus dem Ende des 16. Jahrhunderts und steht auf dem Grunde alter Klostergebäude. Der Besitz gelangte 1747 an die Grafen von Plessen. Die Kirche zu Ivenack, die aus einer Klosterkirche 1750 umgebaut wurde, trägt ähnlichen Charakter wie die Weisdiner.

4. Ueber Malchin (Neukalen) oder Waren sind auch die bekannten herrlichen Schlösser Dargun, Kemplin und Basedow, Vollrathsrube und Burg Schliz, wenigstens per Auto, gut zu erreichen.

Alle diese Schlösser und Herrensitze mecklenburgischer Fürsten oder des mecklenburgischen Adels, die in der näheren Umgebung Neubrandenburgs auch sonst noch zahlreich vorhanden sind, bilden den Abglanz eines Lebensgefühls, das in der Repräsentation und in der Virtuosität des Genusses seine Erfüllung suchte. Trotzdem diese Bauten vielfach ihre Anregung aus Frankreich, Holland und England empfangen, haben sie durch die Verwendung heimischen Materials und durch die Mitarbeit heimischer Handwerker etwas Bodenständiges. (Ueber die alten mecklenburgischen Schlösser und Herrensitze unterrichtet prächtig das gleichnamige Werk von Dr. Jürgen Brandt, das im Verlage Ernst Wasmuth, Berlin, 1925 erschienen ist.)

Für Schulen ist wichtig zu wissen, daß Neubrandenburg eine mustergültige Jugendherberge an der Rostocker Chaussee hat, und daß weitere Jugendherbergen in Tannenkrug, etwa $4\frac{1}{4}$ km vor der Stadt an der Neustrelitzer Chaussee gelegen, und in Burg Stargard, unmittelbar auf der Burg, vorhanden sind.

Es sei noch angeführt, daß selbst bei Massenandrang Neubrandenburg hinreichend Unterkunfts möglichkeiten hat. Bei einer zur Verfügung stehenden Bettenanzahl von rund 350 Betten täglich (Neubrandenburger Gaststätten 250, Augustabad 100) ergibt sich eine Belegungsmöglichkeit von 127 750 auf das Jahr. Die tatsächliche jährliche Inanspruchnahme (Bettenbelegung) dürfte etwa 50% ausmachen. Die vorzügliche mecklenburgische Küche der hiesigen Gaststätten noch besonders anzuführen, erübrigt sich, da sie sich selbst schon hinreichend empfohlen haben dürfte.

Landschaftlich wird Neubrandenburg mit dem Tollenseesee die Fremden ganz von selbst immer wieder locken, zumal auch die klimatischen Verhältnisse, besonders durch das Zusammenwirken reiner Wald- und Seeluft hier selbst für längere Zeit Erholungsuchende unbedingt günstig sind. Wo findet der Stadtübersättigte die Stadtferne, die Zwiesprache mit der Mutter Natur leichter und vollkommener als in dieser wald- und seenreichen Landschaft?

Und die Stadt selbst bietet in der Architektur ihrer Tore so Einzigartiges, daß Hans Much sie nennt: Die Stadt der schönsten Tore Deutschlands.



ussée 96 oder noch näher über Neubranden-
 reptow—Demmin—Grimmen—Stralsund. Auch
 wagenweg, Fernchauffee 96 und Fernchauffee
 ussee) 110, über Neubrandenburg—Anklam—
 stellt die nächste und darum billigste Ver-
 zwischen Dresden—Berlin und den Usedom-
 ädern her. Die Fernchauffeen Nr. 2 und
 Pankow—Eberswalde—Angermünde—An-
 2 Berlin—Weißensee—Angermünde—
 edom und Wollin sind länger als die
 n Autostraßen über Neubrandenburg
 Hermisdorf—Neubrandenburg—Swi-
 Berlin—Weißensee—Stettin—Swine-
 erlin—Pankow—Prenzlau—Anklam—
 m.)

Zu Warnemünde—Heiligendamm—
 Brunshaupten—Müritzer—Graal und die Fisch-
 landbäder (Hrenshoop etc. sind per Auto
 von Dresden aus (Fernchauffee 96 bis Neu-
 brandenburg ab Nr. 104, ab Teterow Nr.
 108, ab Lauenburg Nr. 103 bzw. 105)
 ebenso schön, aber in landschaftlich
 schönerer Umgebung wie über Rauen—Pritz-
 walk—Güstrow (Nr. 103). Der Weg Berlin—
 Neubrandenburg über die waldreiche, ab-
 wechslungsvolle, Ostseegegend.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß Neubran-
 denburg ein Autochauffee (Fernchauffee)

- 1.) Dresden—Berlin—Güstrow—Darß;
- 2.) Dresden—Berlin—Wollin—(Usedom—Wollin);
- 3.) Dresden—Berlin—Brunshaupten—(Brunshaupten—
Fischland);
- 4.) Hamburg—Lübeck—münde (Usedom—Wo-
Güstrow—Swine-

ist.
 Diese bevorzugt günstige, modernen Fern-,
 besonders Bäderverkehr, der Güstrow von
 keiner anderen Mittelstadt erreicht wird,
 selbst nicht von Schwerin, Brandenburg
 zum Automobiltor der mecklenburgischen
 zum Ostseebäder.

So bietet denn die alte Vorde-
 die durch die Jahrhunderte aus-
 natürlichen Landschaft herausgr-
 treffendes Beispiel dafür, daß ein
 für die Entwicklung und Zukunft
 schlaggebend werden muß. Neubran-
 wird in Zukunft werden: Rast- (Zwischen-
 die Autofernfahrer des genannten bun-
 Ostseebäder, Ziel der Wochenendfahrer

